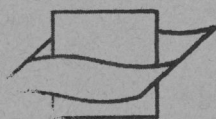


S.V. HULP IN NOOD

**ONDERLINGE VERZEKERINGSMAATSCHAPPIJ
VOOR VISSERSVAARTUIGEN**

JAARVERSLAG 1981



Nederlands Instituut voor de Zee
Netherlands Marine Institute

Er werd in het verlopen jaar terug een zeer zware tol aan de zee betaald. Inderdaad zal het totaal verlies van de Z.180 eenieder nog wel zeer diep in het geheugen liggen. Vijf mensenlevens gingen hierbij, in nog altijd onopgehelderde omstandigheden, verloren. We buigen ons diep over de nagedachtenis van de verdronken vissers en onze Algemene Vergadering beuigt hierbij het medevoelen met de zwaar beproefde families en zal zeker de nagedachtenis van de achtergebleven vissers, blijven eren. Het was anderzijds het eerste totaal verlies sinds 1977, zodat, waren er niet de dramatische omstandigheden waarin dit gebeurde, wij ons nog altijd tevreden kunnen stellen met de evolutie van de statistiek van onze totale verliezen.

Om tot de werkelijkheid van ons jaarverslag terug te komen, is het de eerste maal sinds jaren dat onze uitbatingsrekening met een verliessaldo van 416.956 fr sluit. Uw beheerraad heeft dan ook in de eerste plaats de plicht grondig de omstandigheden na te gaan, die hiertoe geleid hebben. Een ontleding van de uitbatingsrekening wijst hierbij onmiddellijk op de zo zwaar opgelopen, we mogen hier zelfs zeggen, uit de hand gelopen uitkeringen voor schadegevallen. In de laatste tien jaren lag dit altijd in de orde van grootte van 7 tot 9 miljoen fr met twee uitlopers in 1976 en 1978 met respectievelijk over de 11 en 12 miljoen fr. In 1981 is dit echter 15.355.524 fr geworden, hetgeen, ten overstaan van het jaar 1980, een verhoging van 5.413.940 fr betekent of anders uitgedrukt, een stijging van 55 %, waardoor in de eerste plaats ons verliescijfer ontstaan is, alhoewel we hiervoor ook nog een andere oorzaak moeten aangeven.

We wensen echter eerst een ogenblik bij de zware schadeverliescijfers stil te blijven staan. In dit verband is het onze plicht er op te wijzen, dat een verzekeringspolis geen onderhoudspolis is, alhoewel sommige leden dit moeilijk kunnen begrijpen, noch aanvaarden, wanneer het hun vaartuig betreft. Heel veel schadegevallen zijn het gevolg van sleet of metaalmoeheid, maar men tracht dit al te veel te doen doorgaan als zijnde een gevolg van een van buiten komend onheil. Tot nog toe hebben we doorgaans de twijfel ten gunste van de verzekerde laten gelden, maar met de zeer zware uitkeringsschaden voor gevolg, zullen wé in de toekomst verplicht zijn, ons strenger aan de polisvoorwaarden te houden.

Anderzijds wensen ook veel te veel leden sommige uitgesloten risico's als door de polis gedekt, te laten doorgaan. Bepaalde verzekerden en/of schippers treden ook te onbesuisd op en vergen het maximum van hun vaartuigen en motoren tot één of ander breekt, om dit dan op de verzekeringsmaatschappij te trachten te verhalen. We kunnen zelfs voorbeelden aanhalen van leden die met een defekte motor, apparatuur of lier in zee gingen, niettegenstaande het verbod van de maatschappij, omdat het juist middenin het tongenseizoen was !

Een andere oorzaak van ons uitbatingsverliescijfer, ligt in de te grote on-derverzekerings van veel oude vaartuigen en dan natuurlijk in het bijzonder van de oude vaartuigen, waarvan de eigenaars niet beseffen dat de lonen en de materialen steeds duurder zijn geworden en hun vaartuigen nog steeds voor een bedrag, 20 jaar geleden van tel, blijven verzekeren.

Het gaat inderdaad niet meer op dat een vaartuig, waarvan de bouwkosten nieuw, thans veertig à vijftig miljoen bedragen, nog verder een premie betaalt op zes tot zeven miljoen frank verzekerd kapitaal. Hierbij komt dan nog, dat deze vaartuigen een groter potentieel risico betekenen vanwege de ouderdom, metaalmoeheid, gebreken en sleet. Uw beheerraad heeft dan ook beslist de verzekerde waarden van de verzekerde vaartuigen te herzien. Voegen wij hier onmiddellijk aan toe dat de hieruit voortspruitende verhoging van premie, absoluut geen verlies voor de verzekerde moet betekenen. Inderdaad, wanneer wij de onkosten en schadeuitkeringen binnen de perken kunnen houden, dan komt deze meerbetaling aan premie terug aan de verzekerden onder vorm van *ristorno's*. Men mag dus zomaar niet aannemen, dat een hoger premiebetaling een zuiver verlies wordt. Het is even goed mogelijk dat dit aanleiding geeft of kan geven tot teruggaven, die zelfs de verhoging aan premiebetaling als gevolg van een optrekken van de verzekerde waarde van het vaartuig kunnen overtreffen.

Het gaat ook niet op de reders van nieuwe vaartuigen, die verzekerd zijn voor 40 à 50 miljoen, hoe laag ook hun premie is, te doen betalen voor hen die hetzelfde schip hebben, dat 20 jaar oud is, veel meer onderhevig aan slijtage en schaden, en een premie betalen welke het vierde deel niet bedraagt van de nieuwe vaartuigen.

Wij hebben er aan gehouden onze leden van deze zaak onmiddellijk bij het openen van dit maatschappelijk verslag op de hoogte te brengen omdat wij dit ten eerste noodzakelijk vinden.

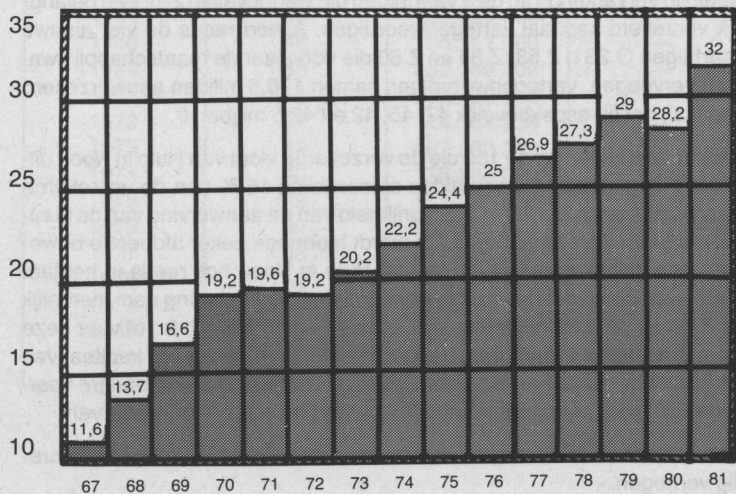
DE PREMIE-ONTVANGSTEN

Voor de eerste maal in het bestaan van Hulp in Nood, werd de kaap van de dertig miljoen premie-ontvangsten overschreden en terzelfdertijd de kaap van het miljard verzekerd en herverzekerd kapitaal. Reeds sinds enkele jaren dachten we deze cijfers te zullen bereiken, maar toevallige omstandigheden zoals het weigeren door ons zelf van verdere verzekering van bepaalde vaartuigen en ook wel een paar onverwachte bedrijfsuitscheidingen en/of falingen, hebben dit telkens belet. Thans werd niet alleen de 30 miljoen premie-ontvangsten bereikt, maar tevens met bijna twee miljoen fr overtroffen en zal in 1982 nog verhogen. Dit is natuurlijk in de eerste plaats te danken aan de nieuwe vaartuigen zoals de O.231, de Z.43 ingekomen op het laatst van 1980, maar in feite slechts het volle effect hebbend in 1981; de Z.53, Z.84, de Z.92 eveneens op het laatst van 1980 ingekomen en dus slechts vanaf 1981 voor het volle pond betaald; de Z.60 op het laatst

van 1981 en verder de O.131 overgekomen van Nederland, de O.518 en de Z.189. Gezien het hier ook over nieuwe en grote middenslagtreilers gaat, behalve dan de twee laatst vernoemde, is het duidelijk dat het premie-inkomen hierdoor gevoelig en in gunstige zin beïnvloed werd. In dit verband verwijzen wij trouwens naar het jaarverslag 1980 waarin we tekstueel schreven, dat we toen reeds konden mededelen, aan de hand van onze toenmalige vooruitzichten, dat we in het jaar 1981, voor de eerste maal de kaap der dertig miljoen aan premie-inkomen zouden overschrijden. Dit bewijst tenslotte ook, niettegenstaande de gewoontegetrouwe vele aanvallen op onze maatschappij, dat men in Hulp in Nood mag blijven geloven en dat bijna alle nieuwe vaartuigen de weg naar onze maatschappij vinden en de reders haar een blijvend vertrouwen schenken.

Hieronder volgt een grafiek van onze premie-ontvangst over de jaren 1967-1981 :

**GRAFIEK VAN DE PREMIE-ONTVANGST OVER
DE PERIODE 1967 - 1981**



VERZEKERD KAPITAAL

Jaar	Premies	Vaartuigen	Verzekerd kapitaal	Herverzekerd kapitaal
1967	11.518.767	185	431.126.240	—
1968	13.722.415	178	478.760.000	—
1969	16.591.765	187	562.576.000	—
1970	19.173.287	178	626.845.140	577.182.040
1971	19.652.747	179	625.683.000	544.552.400
1972	19.224.297	171	631.664.060	579.197.160
1973	20.198.403	153	679.094.873	623.371.361
1974	22.156.120	165	763.665.880	698.548.736
1975	24.314.716	156	841.904.335	767.275.433
1976	24.918.064	144	832.065.095	759.856.146
1977	25.990.747	135	808.817.220	697.412.820
1978	27.332.730	127	836.715.320	748.675.040
1979	28.976.558	136	881.655.800	811.574.200
1980	28.295.097	132	958.425.550	882.909.950
1981	31.941.035	130	1.134.183.000	1.078.810.350

VERZEKERD KAPITAAL

Het kan paradoxaal voorkomen, dat in 1981 met twee vaartuigen minder in verzekering genomen, we toch 176 miljoen kapitaal meer verzekeren. Dit komt door het feit, dat de 7 vaartuigen die in 1981 bij Hulp in Nood aansloten in vervanging van de 9 vaartuigen die weggevallen zijn, een belangrijk verzekerd kapitaal vertegenwoordigen. Alleen reeds de vier nieuwe vaartuigen O.231, Z.53, Z.84 en Z.60 die vorig jaar de maatschappij kwamen vervoegen, vertegenwoordigen samen 176,5 miljoen aan verzekerd kapitaal, hetzij respectievelijk 47, 45, 42 en 42,5 miljoen fr.

Deze 4 vaartuigen op de 130 die de verzekerde vloot van Hulp in Nood uitmaken, vertegenwoordigen aldus samen bijna 16 % van de verzekerde waarde van onze vloot. De belangrijkheid van de aanwerving van de nieuwe modern uitgeruste vaartuigen wordt hiermede zeker afdoende bewezen. Anderzijds wijzen wij er op, dat Hulp in Nood ook reeds in het jaar 1982 twee nieuwgebouwde moderne treilers in verzekering nam, namelijk de Z.39 en de Z.89 respectievelijk voor 49 en 45 miljoen fr., of voor deze twee vaartuigen samen, terug een verhoging aan verzekerd kapitaal van 94 miljoen fr. die zeker nog zullen gevolgd worden door drie anderé vaartuigen die voor het ogenblik in aanbouw zijn op verschillende werven.

Ook het premie-inkomen zal, dankzij deze nieuwe aanwervingen, evenredig verhogen.

Anderzijds moeten wij er hier op wijzen, dat het meer en meer duidelijk wordt, dat men zal verplicht worden te moderniseren en naar nieuwbouw over te schakelen, terwijl tevens de vangstresultaten van de nieuwe treilers, deze durvers, want zo moeten wij hen ten slotte toch noemen, gelijk geven. We hebben eveneens dergelijke periode gekend startende in 1962 en toen ook waren er veel die de kat uit de boom keken en ten slotte zijn moeten verdwijnen of op nieuwbouw hebben moeten overschakelen. Alhoewel de bouwkosten van de eerste jaren 1960 geen vergelijk halen met deze van het huidige ogenblik, was dit, evenredig gezien, toen ook in de ogen van velen een gewaagde operatie. Diegenen die toen aan de kant zijn blijven staan, hebben echter ongelijk gekregen, een paar uitzonderingen zowel bij de oude als bij de nieuwe vaartuigen niet te na gesproken.

Het is duidelijk dat samen, met de uitbreiding aan verzekerd kapitaal, eveneens het herverzekerd kapitaal evenredig verhoogd is. Ook dit kreeg een gevoelige aangroei en wel met bijna 200 miljoen fr. hetgeen onze positie op de herverzekeringsmarkt te Londen verstevigd heeft en ons daar toelaat aan voordelige voorwaarden herverzekerd te blijven.

AANTAL VERZEKERDE VAARTUIGEN EN HUN VERZEKERDE WAARDE PER THUISSHAVEN

OOSTENDE

Jaar	Aantal	Verzekerde waarde	Procent %
1967	44	123.214.000	—
1968	44	126.920.000	—
1969	48	156.117.000	—
1970	53	232.049.200	—
1971	51	235.400.860	—
1972	47	184.384.930	—
1973	42	187.330.353	—
1974	40	176.804.020	—
1975	39	169.897.820	20,34
1976	39	203.664.220	24,48
1977	38	227.328.720	28,10
1978	42	291.142.420	34,79
1979	44	274.750.700	31,16
1980	36	184.698.600	19,27
1981	37	264.171.000	23,29

NIEUWPOORT

Jaar	Aantal	Verzekerde waarde	Procent %
1967	46	64.627.000	—
1968	47	82.353.000	—
1969	47	104.773.000	—
1970	41	97.621.000	—
1971	40	93.538.780	—
1972	41	111.744.180	—
1973	34	114.542.100	—
1974	37	150.576.500	—
1975	33	184.169.520	22,06
1976	30	165.986.820	19,95
1977	28	167.464.120	20,70
1978	26	167.625.000	20,04
1979	28	180.268.500	20,45
1980	25	150.823.600	15,74
1981	26	143.035.500	12,61

ZEEBRUGGE

Jaar	Aantal	Verzekerde waarde	Procent %
1967	95	243.285.240	—
1968	87	269.487.000	—
1969	92	301.418.000	—
1970	84	297.174.940	—
1971	88	296.743.360	—
1972	83	335.279.130	—
1973	75	362.199.870	—
1974	86	421.262.810	—
1975	82	481.127.895	57,60
1976	75	462.414.055	55,57
1977	69	414.023.380	51,20
1978	59	377.947.900	45,17
1979	64	426.636.600	48,39
1980	61	622.903.350	64,99
1981	67	726.976.500	64,10

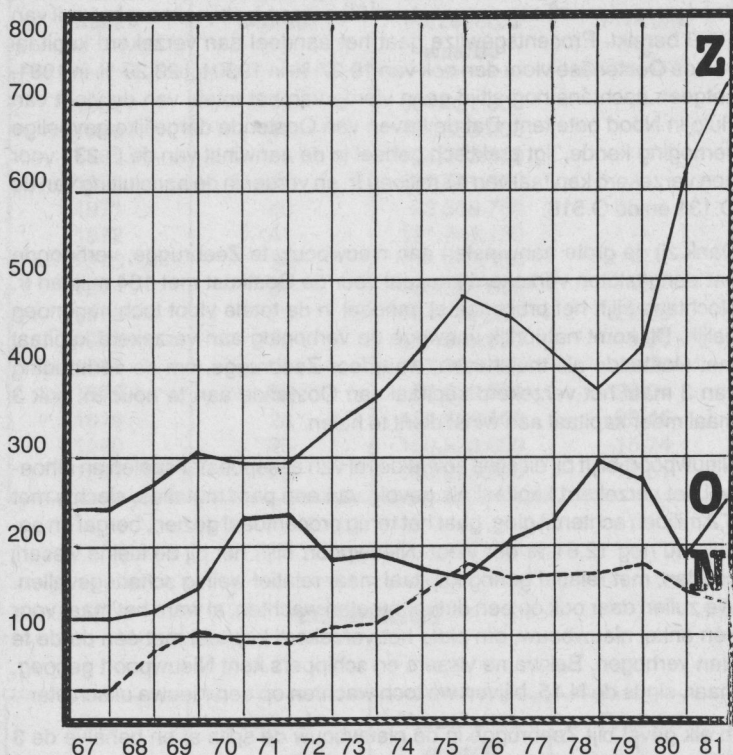
Na de zeer grote achteruitgang die de Oostendse haven aan verzekerd kapitaal in 1980 moest noteren met 90 miljoen ten overstaan van 1979, stellen we te haren voordele voor 1981 een verheugende evolutie vast. Inderdaad werd, dank zij een aanwinst van 80 miljoen fr., bijna terug het peil van 1979 bereikt. Procentsgewijze gaat het aandeel aan verzekerd kapitaal van de Oostendse vloot dan ook van 19,27 % in 1980 tot 23,29 % in 1981, hetgeen nochtans nog altijd geen vierde van het totaal van de vloot van Hulp in Nood betekent. Dat de haven van Oostende dergelijke gevoelige verhoging kende, ligt praktisch geheel in de aanwinst van de O.231 voor een verzekerd kapitaal van 47 miljoen fr. en verder in de aansluiting van de O.131 en de O.518.

Dank zij de grote aanwinsten aan nieuwbouw te Zeebrugge, verhoogde het aangesloten verzekerd kapitaal voor de Oostkust met 104 miljoen fr. Nochtans blijft het procentueel aandeel in de totale vloot toch nagenoeg gelijk. Dit komt natuurlijk vanwege de verhoging aan verzekerd kapitaal met Oostende als thuishaven, waardoor Zeebrugge, om de verhouding van 3 maal het verzekerd kapitaal van Oostende aan te houden, ook 3 maal meer kapitaal aan winst dient te halen.

Nieuwpoort blijft bij dit alles zowat de rol van assepoester spelen en alhoewel het verzekerd kapitaal als gevolg van een paar mutaties, slechts met 6,2 miljoen achteruit ging, gaat het terug procentueel gezien, bergaf en bereikt nu nog 12,61 % der vloot. Nieuwpoort blijft het bij de kleine visserij houden, met relatief gering kapitaal maar relatief weinig schadegevallen. We zullen daar ook op een durver moeten wachten, al ware het maar voor één enkel nieuwbouw, om plots het verzekerd kapitaal met één derde te zien verhogen. Bekwame vissers en schippers kent Nieuwpoort genoeg, maar, sinds de N.15, blijven we toch wachten op een nieuwe uitschieter.

In elk geval bijt Zeebrugge in de nieuwbouw de spits af en behalve de 3 nieuwe moderne treilers, voor een gezamenlijke verzekerde waarde van 130 miljoen, zijnde de Z.53, Z.84 en de Z.60, zijn terug twee nieuwe schepen in 1982 de vloot van Hulp in Nood komen vervoegen, namelijk de Z.39 die reeds op visvangst gaat en de Z.89 waarvan het in bedrijf-nemen nog moet geschieden. De Oostkust blijft de visserijtraditie hoog houden, terwijl Oostende het moeilijk heeft, niettegenstaande hier zovele grote rederijen wortel hadden, maar spijtig genoeg roemloos verdwenen.

GRAFIEK DER VERZEKERDE KAPITALEN DER DRIE HAVENS IN MILJOENEN



Na een voortdurende opgang voor Zeebrugge tot in het jaar 1975, kregen we over de drie volgende jaren een gevoelige teruggang, die echter vanaf 1979 spektakulair opgevangen werd waardoor het kapitaal van 377 miljoen tot 727 miljoen opliep. Men moet het te Zeebrugge maar kunnen !

Omgekeerd kende Oostende een hoogtepunt in 1978 met bijna 300 miljoen aan verzekerd kapitaal, hetgeen toen zeker betekenisvol was. Had men toen een ogenblik gedacht dat Oostende naar de kroon van Zeebrugge ging steken dan brachten de twee volgende jaren 1979 en 1980 een ontnuchtering en liep het verzekerd kapitaal te Oostende terug met nagenoeg 107 miljoen ! Gelukkig hernam deze haven zich en maakte dit verlies in praktisch één jaar bijna goed. De kurve voor Nieuwpoort toont sinds 1976 een lichte achteruitgang, maar, het spreekwoord indachtig zijnde, is gelijk blijven, achteruitgaan.

TABEL DER GEMIDDELDE WAARDEN

We houden er aan in ons jaarverslag de tabel der gemiddelde verzekerde waarden van de bij Hulp in Nood verzekerde vaartuigen weer te geven, omdat dit toch een algemeen inzicht geeft over de evolutie van de modernisering en nieuwbouw. Het is duidelijk, dat de gemiddelde waarden der bij onze maatschappij verzekerde vaartuigen, aan de hand van de toetreding van nieuwe vaartuigen met hoge bouw prijs gevoelig moeten verhogen. Dit is hetgeen de onderstaande tabel zichtbaar maakt. Voor een beter inzicht over de evolutie hiervan sinds de laatste twintig jaar, hebben we er aan gehouden om de cijfers over het jaar 1960, 1970, 1980 en 1981 nevens elkaar te plaatsen.

Jaar	Oostende	Zeebrugge	Nieuwpoort	Totaal
1960	1.612.056	1.274.096	904.679	1.296.740
1970	4.378.287	3.665.642	2.381.000	3.581.933
1980	5.130.500	8.783.900	6.002.800	7.260.800
1981	7.139.756	10.850.396	4.251.458	8.724.485

Ten overstaan van het jaar 1960 is de gemiddelde verzekerde waarde van de vaartuigen bij Hulp in Nood verzekerd voor 1981 met bijna acht vermenigvuldigd. Het meest spektakulair is de verhoging van de gemiddelde verzekerde waarde voor de haven van Zeebrugge, waar men nu bijna 11 miljoen per eenheid telt ! Ten overstaan van het jaar 1980 alleen reeds, is het gemiddelde van de verzekerde waarde in '81 zelfs gestegen met meer dan 2 miljoen. We moeten niet herhalen, dat dit door de toetreding van de nieuwe moderne eenheden is, zoals we er hierboven reeds op gewezen hebben. Ook in Oostende is de gemiddelde waarde ten overstaan van het vorig jaar indrukwekkend opgegaan met eveneens 2 miljoen fr. De oorzaak hiervan ligt in de toetreding van de O.231, de O.131 en de O.518 en het wegvallen van een paar kleine vaartuigen. Nieuwpoort daarentegen is in absolute cijfers achteruitgegaan, maar gezien de eerder relatief geringe betekenis van de haven van de Westkust, is het gemiddelde van de verzekerde waarde van de ganse vloot er toch merkbaar op vooruitgegaan. Dit zal zich trouwens weerspiegelen in de evolutie van de ouderdom van onze vloot, die we hierna geven en die zal aantonen dat we terug een stap in de goede richting gedaan hebben.

EVOLUTIE VAN DE OUDERDOM DER VLOOT

Het bijhouden, het publiceren, maar vooral de besluiten trekken uit onze statistieken is gewis belangrijker dan menig een van onze leden geneigd is aan te nemen. Inderdaad, de statistiek van de verzekerde kapitalen volgens de ouderdom leerde ons trouwens dat reeds in 1979 het aandeel van onze vaartuigen in de categorie van 0 tot 5 jaar beneden de 10 % gelopen was, terwijl dit in 1968 nog 52 % was. Begin 1980 was dit aandeel zelfs terug gelopen tot 6,13 % om dan op het einde van het jaar dank zij de toetreding van enkele nieuwgebouwde schepen te Zeebrugge terug tot 20 % te stijgen. De hieronder verschijnende tabel geeft eerst de cijfers vanaf 1962 tot 1970 en verder 1980 en 1981. Aan de hand hiervan zal men bemerken tot welk dieptepunt we begin 1980 gekomen waren en hoe de categorie vaartuigen van 0 tot 5 jaar, wat het verzekerd kapitaal betreft, zich hoopvol herstelt. Het is deze categorie die de leefbaarheid van de maatschappij bewijst en haar toekomst zeker stelt.

Evolutie vaartuigen van 0 tot 5 jaar vanaf 1962

Jaar	Verzekerd kapitaal	% van de vloot
1962	27.000.000	9
1963	76.400.000	24
1964	124.300.000	31
1965	168.500.000	43
1966	178.000.000	46
1967	212.850.000	49
1968	248.770.000	52
1969	270.795.000	50
1970	238.450.000	38
begin 1980	50.000.000	6,13
eind 1980	194.000.000	20,25
1981	322.133.500	28,42

De vernieuwing van onze vloot in 1962 schuchter begonnen, kende tot in 1969 een zeer grote vlucht, om dan langzamerhand terug te vallen en dit in de jaren '70 tot een ongekend dieptepunt te zien dalen, zodat begin 1980 het aandeel in het verzekerd kapitaal van de vaartuigen tot 5 jaar oud, nog slechts 6,13 % bedroeg. Gelukkig voor de toekomst van onze vissersvloot in het algemeen en van Hulp in Nood in het bijzonder, is er in 1980 zelf kentering ten goede begonnen, die zich heeft doorgezet in 1981 en nog verder doorgetrokken wordt in 1982. Tot verdere voorlichting geven wij hieronder de onderverdeling van onze vloot per categorie vaartuigen in 1981.

Vaartuigen van 0/5 jaar ouderdom 1981

	aantal	verzekerd kapitaal	%
Oostende	1	47.000.000	4,15
Zeebrugge	7	275.133.500	24,27
Nieuwpoort	—	—	—
	<hr/>	<hr/>	<hr/>
	8	322.133.500	28,42

Vaartuigen van 6/10 jaar ouderdom 1981

	aantal	verzekerd kapitaal	%
Oostende	1	30.000.000	2,64
Zeebrugge	9	164.797.000	14,53
Nieuwpoort	2	42.754.900	3,76
	<hr/>	<hr/>	<hr/>
	12	237.552.000	20,93

Vaartuigen 11/20 jaar ouderdom 1981

	aantal	verzekerd kapitaal	%
Oostende	20	143.458.200	12,65
Zeebrugge	36	237.083.200	20,90
Nieuwpoort	13	71.963.400	6,34
	<hr/>	<hr/>	<hr/>
	69	452.504.800	39,90

Vaartuigen 21/30 jaar ouderdom 1981

	aantal	verzekerd kapitaal	%
Oostende	9	35.420.000	3,12
Zeebrugge	12	43.102.700	3,80
Nieuwpoort	8	26.222.200	2,31
	<hr/>	<hr/>	<hr/>
	29	104.744.900	9,23

Vaartuigen meer dan 30 jaar ouderdom 1981

	aantal	verzekerd kapitaal	%
Oostende	6	8.302.800	0,73
Zeebrugge	3	6.860.000	0,61
Nieuwpoort	3	2.095.000	0,18
	<hr/>	<hr/>	<hr/>
	12	17.247.800	1,52

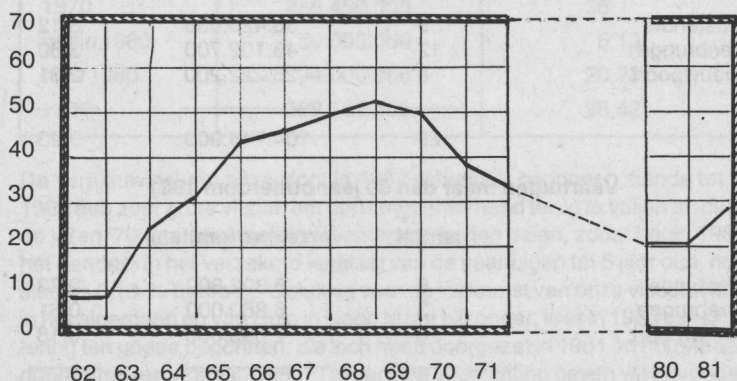
In de categorie van 0 tot 5 jaar tellen we 8 vaartuigen voor een verzekerd kapitaal van 322 miljoen en op basis hiervan voor een aandeel van 28,42 %.

De vaartuigen uit de categorie 6/10 jaar vertegenwoordigen 237 miljoen fr. verzekerd kapitaal, hetzij 20,93 % van de totale vloot. Het zogenaamd gezond gedeelte van de vloot, van 0 tot 10 jaar bedraagt dus, aan verzekerd kapitaal bijna 50 % van de totale vlootwaarde, maar toch maar slechts 20 vaartuigen op een totaal van 130 vertegenwoordigend.

Meer dan de helft van de vaartuigen, zijnde 69 op de 130 en dit voor een waarde van nagenoeg 40 % van de vloot, bevindt zich reeds in de klasse van 11 tot 20 jaar. Voor die reders die een goede zorg aan hun vaartuig besteden en in het bijzonder aan hun motor, en daar behoren gelukkig de meesten toe, zou het eindpunt van deze categorie toch tevens een zinvol overwegen voor vernieuwing moeten betekenen. Velen van deze vaartuigen zijn deze die in bedrijf genomen werden in de eerste zestiger jaren toen zich vanaf 1962 en volgende een eerste rush vernieuwing inzette.

Hulp in Nood mag zich anderzijds verheugen over het feit dat slechts 29 vaartuigen voor een verzekerde waarde van 104 miljoen in de categorie van 21 tot 30 jaar gekatalogeerd staan en slechts 9 voor een verzekerde waarde van 17 miljoen fr. in de categorie van 30 jaar en meer. Voor vele vaartuigen moeten we echter laten opmerken, dat ondertussen de motor vernieuwd werd, zodat we toch bepaalde gevolgtrekkingen moeten relativeren.

VAARTUIGEN VAN 0 - 5 JAAR PROCENTUEEL AANDEEL IN TOTAAL VERZEKERD KAPITAAL



DE PARTIKULIERE AVERIJEN

Verleden jaar schreven we dat, zonder nochtans van een uitloper te gewagen, we toch gekonfronteerd werden met bijna 10 miljoen fr. aan schade voor partikuliere averijen, hetgeen toen reeds 2,37 miljoen meer was dan het voorgaand jaar.

In onze winst- en verliesrekening komt deze post dit jaar echter voor 15.355.524 fr. voor, hetzij het absoluut rekord aan eigen schade, schade aan derden, opslepingen en vlotbrengen. Ten overstone van het vorig jaar een verhoging van meer dan 5,4 miljoen fr. en ten overstaan van 1979 zelfs een verhoging met 7,781 miljoen fr. of anders uitgedrukt meer dan het dubbel van dit jaar.

Het is duidelijk dat de beheerraad zich hierover dient te bezinnen en de oorzaken van dit uit de hand lopen van de partikuliere averijen nauwgezet dient na te gaan, en aan de hand van deze studie, de nodige besluiten dient te treffen.

We hebben trouwens in de aanvang van dit jaarverslag hieromtrent reeds bepaalde facetten van deze probleemstelling belicht en we aanzien het ons als een plicht hier een passend gevolg aan te geven.

Een bepaald jaar kan het al eens tegenvallen zodanig, dat enkele grote schadegevallen rond dezelfde periode samenvallen, maar toch weten we, aan de hand van een onderzoek van de betrokken dossiers, dat bepaalde zware schadegevallen aan nalatigheden en gebrek aan voorzorgen toe te schrijven zijn.

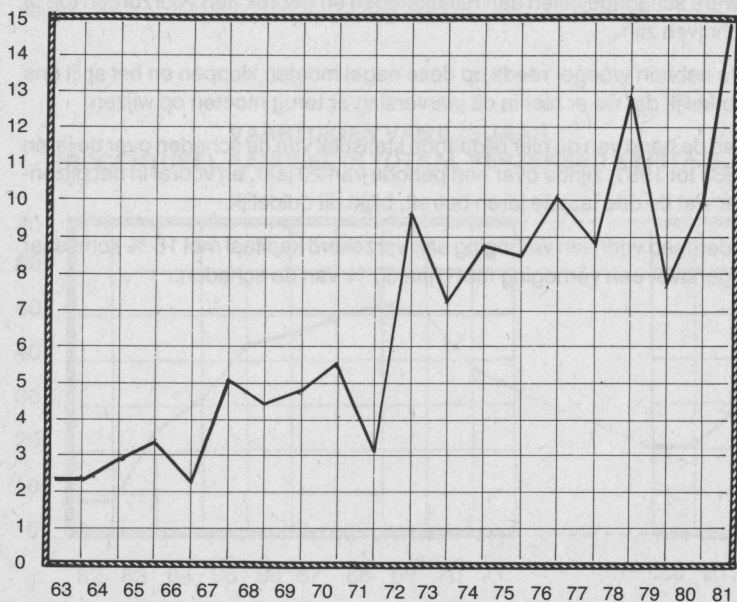
We hebben vroeger reeds op deze nagel moeten kloppen en het spijt ons werkelijk dat we er hier in dit jaarverslag er terug moeten op wijzen.

Aan de hand van de hier bijgaande statistiek van de schade over de jaren 1963 tot 1981, zijnde over een periode van 20 jaar, en vooral in het bijzonder wat de drie laatste jaren betreft, blijkt dit duidelijk.

Inderdaad voor een verhoging aan verzekerd kapitaal met 18 % komt daar tegenover een verhoging met bijna 60 % van de schade.

Jaar	Schadebedrag	Verzekerd kapitaal	Aantal eenheden
1963	2.392.577	317.913.000	203
1964	2.971.579	398.310.600	223
1965	3.353.241	386.469.327	185
1966	2.272.961	398.304.620	187
1967	5.040.437	431.126.240	185
1968	4.430.391	478.760.000	178
1969	4.870.264	562.576.000	187
1970	5.561.980	626.845.140	178
1971	3.180.073	625.683.000	179
1972	9.612.168	631.644.060	171
1973	7.204.000	679.094.873	151
1974	8.868.492	763.665.880	165
1975	8.470.508	841.904.335	156
1976	11.038.224	832.065.095	144
1977	8.895.929	808.817.220	135
1978	12.804.983	836.715.320	127
1979	7.574.162	881.655.800	136
1980	9.941.584	958.425.550	132
1981	15.355.524	1.134.183.000	130

**GRAFIEK DER UITGEKEERDE SCHADEN
PARTIKULIERE AVERIJEN — PERIODE 1963 - 1981**



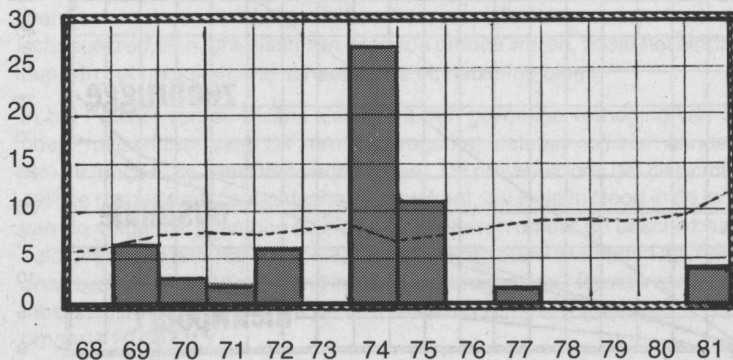
TOTALE VERLIEZEN

Het jaar 1981 bracht ons opnieuw een totaal verlies, namelijk dit van de Z.180 waarvan de omstandigheden waarin dit gebeurde, zoals we trouwens reeds in de inleiding van ons verslag mededeelden, nog altijd onopgehelderd blijven. Het totaal verlies van de Z.180 is het eerste sinds 1977 toen de Z.511 verloren ging. We zijn dus drie jaar gespaard gebleven van totale verliezen.

Zuiver op het materieel vlak gezien en niettegenstaande de uitkering van vier miljoen voor het verloren gegane vaartuig, kunnen we toch nog altijd op een goede statistiek ter zake terugblikken, zodat onze onderhandelingspositie op de herverzekeringsmarkt bij Lloyds te Londen gunstig bleef. We mogen gerust zeggen, dat Hulp in Nood een aparte faam en een bevoorrechte behandeling geniet vooral in de kontekst van de zware verliezen, die de scheepsverzekering en herverzekering internationaal noteert. We hebben dit te danken aan de menigvuldige persoonlijke onderhandelingen en het vertrouwen welke men in uw maatschappij heeft te Londen. Het volstaat na te gaan wanneer en hoe anderen bij totaal verlies betaald worden om er een oordeel te kunnen over vellen. Onze sterke steun hierin is natuurlijk een zeer goede statistiek van de totale verliezen en daarom kunnen wij onze leden, schippers en hun bemanningen niet voldoende attent maken op het nemen van een maximum aan voorzorgen en veiligheidsmaatregelen en hen de raad geven zich goed voor totaal verlies te verzekeren nu de gevaren in het Kanaal steeds groter worden tengevolge van een steeds intenser wordend verkeer en het groot gebrek aan voorzorgen welke velen aan de dag leggen bij het doorvaren er van.

Hieronder gaat de grafiek van onze totale verliezen sinds 1968, waarin het verlies van de 0.288 in 1974 nog altijd de blikvanger in slechte zin daarstelt met daarbij de kurve van de betaalde herverzekeringspremies in miljoenen uitgedrukt.

**GRAFIEK DER TOTALE VERLIEZEN
EN HERVERZEKERINGSPREMIE 1968 - 1981**



SCHEEPSKREDIETEN

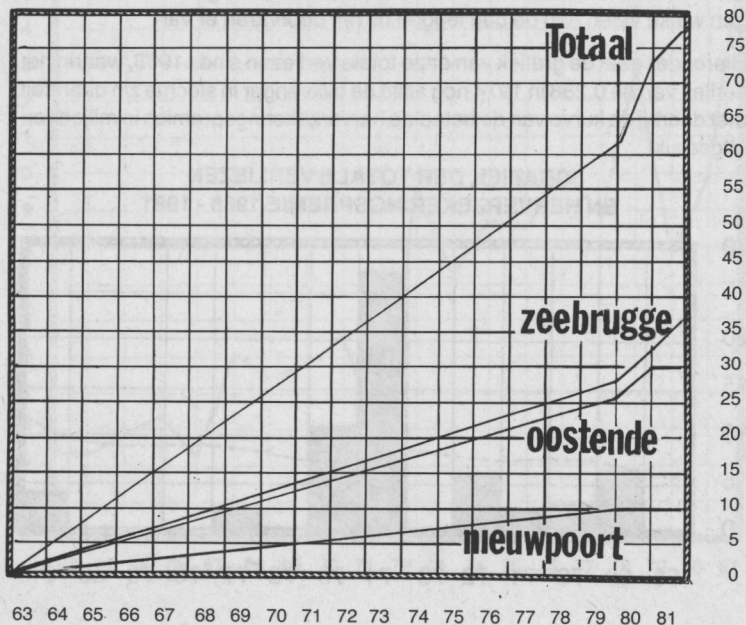
In het jaar 1982 werden scheepskredieten ten belope van 4 miljoen toegekend. Dit gebeurde voor nieuw te bouwen vaartuigen met als thuishaven Zeebrugge. Het gaat hier over de Z.60 van de Rederij Blue Angel en de Z.284 van Paeye Willy, elk voor twee miljoen. Voor Oostende en Nieuwpoort werden geen kredieten uitgereikt noch gevraagd. Met deze nieuwe scheepskredieten werd in totaal door Hulp in Nood reeds 78.510.000 fr. uitgereikt welke praktisch één miljard aan nieuwbouw heeft helpen mogelijk maken. Per thuishaven herleidt zich dit als volgt :

Oostende	30.625.000
Zeebrugge	37.750.000
Nieuwpoort	10.135.000

Totaal : 78.510.000

Hulp in Nood heeft aldus in 1981 terug bijgedragen tot de modernisering en nieuwbouw van de vloot en al onze leden mogen in de eerste plaats fier gaan over dit initiatief van hun maatschappij en over de mogelijkheden voor tussenkomsten die alleen onze koöperatieve aan zijn leden tot op heden heeft geboden en dit aan interesten van maksimum 5 % 's jaars, terwijl dit in de beginfase slechts één ten honderd was ! Hieronder geven wij de grafiek weer van de totale reeds uitgekeerde scheepskredieten en de grafieken per haven, waar wij de haven van Zeebrugge thans zien afstand nemen van Oostende.

SCHEEPSKREDIETEN IN MILJOENEN



UITBATINGSREKENING EN BALANS

De uitbatingsrekening 1981 sluit voor het eerst met een verliesaldo van 416.956 fr., hetgeen in scherp contrast staat met de winstcijfers van vorige jaren. In de aanvang van ons jaarverslag hebben wij de voornaamste oorzaken van dit uitbatingsverlies opgesomd, namelijk enerzijds de grote uitkeringsschaden aan particuliere averijen en de onderverzekering van vele vaartuigen, die ons niet toelaten een inkomst aan premies te verwezenlijken evenredig aan het schaderisico dat deze vaartuigen voor de maatschappij vertegenwoordigen. Tien ten honderd meer premie-inkomsten voor de onderverzekerde vaartuigen, zou ons een meerinkomen van twee miljoen premie bezorgd hebben en ons toegelaten hebben geen verlies te lijden. De moeilijke vraag stelt zich ten andere op welke wijze daaraan te verhelpen en vooral rekening te houden met de feiten dat de motorschaden van oude motoren de zwaarste posten bij uitkering van schaden vertegenwoordigen.

Wat de balans betreft, is het actief van de maatschappij aan onroerend goed gelijk gebleven en bedraagt 3.178.058 fr.

De post Mobilair en Getuig verhoogde met 33.166 fr. vanwege de aankoop van een paar bureelmachines in vervanging van oude. Er werden echter 193.462 fr. afschrijvingen toegepast. De waarborgen werden opgetrokken tot 9.400 fr. tegenover 5.000 fr. het vorig jaar. Het beschikbaar op banken, postrekening en in kas bedroeg op 31 december samen 3.555.806 fr.

Onze post diverse leningen en scheepskredieten samen, is teruggevallen van bijna 40 miljoen in 1980 tot 30.899.462 fr. in 1981. Dit vindt vooral zijn oorzaak in de ruime aflossingen die onze zustervereniging SCAP in de loop van het voorbije jaar deed. Op dit bedrag noteren we eveneens een kredietopneming door Hand in Hand Zeebrugge van zes miljoen fr. voor de realisatie van haar nieuwe gebouwen, terwijl het nog uitstaand bedrag aan scheepskredieten 12.802.462 fr. bedraagt waar dit eind 1980 in totaal 12.154.186 fr. betekende.

Dit wil dus zeggen dat niettegenstaande wij in de loop van 1981 vier miljoen aan scheepskredieten uitkeerden, de afkortingen aan lopende scheepskredieten, praktisch van dezelfde grootte waren, zodat het eindtotaal van het nog uitstaand scheepskrediet, hetzelfde bleef.

In het Passief van de balans stellen we een gevoelige verhoging van de post Provisiefonds vast. Dit komt vanwege het statutair voorzien aandeel van dit fonds in de winst van verleden jaar. Dit provisiefonds dat de onmiddellijke reserve van de maatschappij betekent, zal Hulp in Nood in de loop van de volgende jaren nog trachten op te voeren omdat de beschikbaarheid over deze reserve ons toelaat scheepskredieten te verlenen alsmede onze zustermaatschappij Hand in Hand Zeebrugge hun nieuwe installaties moet helpen financieren. De andere reserves zijn gelijk gebleven en bedragen 410.887 fr.

BALANS 1981**I. AKTIEF****A. Besteed**

1) onroerend			
a) gronden	171.750		
b) gebouwen	3.006.308	3.178.058	
	<hr/>		
2) mobilair	1.516.536		
amortisaties	— 1.116.505	400.031	
	<hr/>		
3) waarborgen		9.400	3.587.489
		<hr/>	

B. Beschikbaar

1) banken		3.481.536	
2) postrekening		4.517	
3) ASLK		12.636	
4) Kas		57.117	3.555.806
		<hr/>	

C. Verwezenlijkbaar

1) diverse leningen	18.097.000		
2) scheepskredieten	12.802.462		
3) debiteuren	648.800		
4) te innen premies	435.314		
5) Chandler premies	25.136	32.008.712	
	<hr/>		

D. VERLIES

416.956

39.568.963

II. PASSIEF**A. Tegenover haarzelf**

1) provisiefonds		26.024.076	
2) reserves			
a) wettelijke	41.411		
b) fiskale	369.476	410.887	26.434.963
	<hr/>	<hr/>	<hr/>

B. Tegenover de leden

1) kapitaalaandelen	97.795		
2) voorbehoudingsfonds	7.369.749	7.467.544	

C. Tegenover derden

1) cheques in omloop	836.629		
2) lopende averijen	1.797.819		
3) krediteuren	528.887		
4) vooruitgeboekte premies	2.454.040		
5) vooruitgeboekte taks	49.081	5.666.456	
	<hr/>	<hr/>	

39.568.963

De post kapitaal aandelen verhoogde van 89.595 fr. vorig jaar tot 97.795 fr. voor 1981. De kapitaalsaandelen bedroegen sedert 1940 slechts 200 fr. en werden nu tot 1.000 fr. opgedreven. Het voorbehoudingsfonds is teruggelopen van 7.786.500 fr. tot 7.369.749 fr. als gevolg van enkele uitbetalingen aan uitscheidende rederijen.

Onder de rubriek "tegenover derden", treffen we de post lopende averijen aan ten bedrage van bijna 1,8 miljoen. Het handelt hier over ramingen van nog af te handelen schadegevallen. De vooruitgeboekte premies die echter niet als premie-inkomen mogen aangezien worden, zijn het gevolg van het afsluiten van enkele polissen op het laatst van het jaar 1981 met een looptijd tot einde 1982.

Aan de algemene vergadering wordt voorgesteld het verliessaldo over te dragen naar het volgend jaar.

BESLUIT

Wij kunnen dan ook dit jaarverslag en de beschouwingen er in vervat, niet sluiten zonder te wijzen op de noodzakelijkheid, niet de premies te herzien, maar wel de technische en verzekerde waarde van talrijke vaartuigen aan te passen, waarvan er sommige zelfs niet verzekerd zijn voor één tiende van hun waarde maar, wanneer het er op aan komt, bij schadegevallen willen vergoed worden alsof hun vaartuig voor de volle waarde verzekerd is.

De steeds hogere herstellingskosten, gevolg van steeds stijgende lonen, zwaardere sociale lasten, de devaluatie van de frank en de aankoop van materialen voortkomende uit het buitenland, hebben velen doen schrikken hun oud vaartuig naar behoren te verzekeren en ook te verzorgen.

Het ogenblik van bezinning en gezond verstand is gekomen en maakt het noodzakelijk te willen inzien, dat de reders moeten begrijpen dat de verzekerde waarden éénmaal per jaar moeten aangepast worden naargelang de indexschommelingen van de metaalverwerkende nijverheid. Het gaat niet op, reders van nieuwe vaartuigen voor hun volle waarde verzekerd, te doen opdraaien voor deze met oudere vaartuigen en slecht verzekerden, daarenboven rekening houdend met het feit, dat in veel gevallen deze laatsten veel méér onderhevig zijn aan schadegevallen, gezien de ouderdom en de slijtage van het gebruikte materiaal aan boord.

Dit gezegd zijnde, willen wij nochtans dit jaarverslag niet sluiten zonder hulde te brengen aan onze herverzekeraars van Lloyds Londen, die op voortreffelijke en stipte wijze onze salvage claims vergoeden en voor wat het totaal verlies van de Z. 180 betreft, welke nochtans vier miljoen fr. bedroeg, deze in twee maanden tijd volledig terugbetaald hebben, waar, gezien de onopgeloste omstandigheden waarin het vaartuig verging, men ons nog vele maanden had kunnen doen wachten.

Ook gaat onze dank naar onze maritieme overheden en vooral naar deze van onze Loods- en Reddingsdiensten, de Radio Maritieme Diensten, de Zeevaartinspectie, het Waterschoutsambt en het Rijksstation voor de Zeevisserij die allen, wanneer wij op hen beroep deden, met de meeste "goodwill" onze vissers en reders terzijde stonden.

Dank eveneens aan de ambtenaren van de Ministeries van Landbouw en van Verkeerswezen, dank aan de vismijndirecties van onze diverse vissershavens en hun personeel en dank aan onze rechtskundige raadgever, meester Heymans, die steeds onze zaken op juridisch vlak met de meeste zorg en bekwaamheid behandelde.

In deze dank betuigen we ook onze trouwe agenten, de Heren Verbanck en Deroose, die het steeds hard opnemen voor hun leden en dank zij hun tussenkomsten veel misverstanden of gebrek aan voorlichting uit de weg ruimen.

Tenslotte gaat onze dank naar onze experts, de heren Dedrie en Praet, wier delikate taak het hen en ons, niet altijd gemakkelijk maakt bij het beoordelen van schade, die al dan niet ten laste van de polis vallen omdat het een onloochenbaar feit is, dat het egoïsme van elk mens voorrang heeft en vaak tot meningsverschillen kan leiden, bij het al of niet toekennen van een schadevergoeding.

En wij zouden aan onze laatste plicht te kort komen moesten wij hier ook ons personeel niet bedanken dat steeds gewetensvol en stipt zijn taak heeft volbracht tegenover alle leden die op hen beroep deden en onze trouwe medewerkers zijn.

"Hulp in Nood" is zijn 42e jaar ingetreden en heeft aan zijn leden, en ook onwillekeurig aan hen, die er niet bij zijn, grote diensten bewezen. Het heeft stormen meegemaakt en reeds hard is er tegen gebeukt, maar de rots is onkreukbaar en heeft onwrikbaar weerstand geboden aan hen die uit eigen belang het wilden vernietigen om, daar waar werkelijk hulp en bijstand nodig was in ogenblikken van grote moeilijkheden, deze verder te verlenen. Het mag hier tenslotte gezegd, dat onze zustermaatschappij SCAP grotendeels zijn vooruitgang en bloei te danken heeft aan de financiële hulp, haar destijds verleend, zoals straks de modernisering van de Coöperatieve Hand in Hand Zeebrugge het haar mogelijk zal maken, dank zij dezelfde financiële steun door Hulp in Nood verleend meer dan ooit geroepen te worden om aan de Oostkust het hoofd te bieden aan vele concurrenten, dank zij zijn wakkere directeur Jef Deroose en zijn uitstekend personeel, om daar te worden wat SCAP te Oostende is, nl. een bloeiende coöperatieve ten bate van de ganse visserijgemeenschap.

VERSLAG VAN DE RAAD VAN KOMMISSARISSEN

Overeenkomstig de wettelijke en statutaire bepalingen zijn wij, ondergetekenden, commissarissen van de Onderlinge Verzekeringsmaatschappij voor Vissersvaartuigen „Hulp in Nood”, Hendrik Baelskaai 27 te Oostende, bijeengekomen om de rekeningen van voornoemde maatschappij na te gaan met het oog op het onderzoek van de op 31 december 1981 afgesloten balans en resultaatrekening, sluitend met een nadelig saldo van 416.956 fr.

Wij hebben het grootboek, vertegenwoordigd door de steekkaarten met de algemene balans der rekeningen vergeleken en hebben de volledige overeenstemming der cijfers en de juistheid van al de activa- en passivaposten vastgesteld.

Het inventaris - balansboek hebben wij met de activa- en passivaposten gekontroleerd en per steekproeven de activawaarden van de maatschappij nagezien. Wij hebben niets af te wijzen van de door de raad van Beheer voorgelegde balans met de resultaatrekening die wij dan ook aan de algemene vergadering der leden voorstellen goed te keuren.

Oostende, 7 mei 1982

De commissarissen :

A. MOBOUCK

R. DUTRIEUE

R. CATTOOR

